1979 பிப்ரவரி 24] [திரு. இரா. தாமரைக்கனி]

களுக்கும், நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மணல் மேட்டிலுள்ள நிலங்களிலே மணலை அப்புறப்படுத்துவதற்கு செய்யப்படும் இந்த ஏற்பாடு முழுவதும் மானியமா, பாதி மானியமா அல்லது ஒரு ஏக்கருக்கு எவ்வளவு மானியம்? தவிர, 3 ஏக்கருக்கு குறைந்தவர்களுக்கு முழுவதும் இனாமாக இந்த வேலை செய்து கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.]

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே தமிழ் நாட்டில் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட நிலங்களுக்கு என்னென்ன சலுகைகள் அளிக்கப் பட்டது என்பது அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன்படி, இந்த செயல்முறைகள் நடந்து வருகின்றன.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பகுதியிலுள்ள சிற்றாறுகளால் ஏற்படும் மணல் அரிப்பைத் தடுக்க அரசு என்ன ஏற்பாடுகள் செய்திருக்கிறது? இந்த மண் அரிப்பைத் தடுத்து, நீர்ப்பாசன வசதி செய்ய, ஆங்காங்கே செக் டாம்கள் அமைக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டம் வறட்சிக்கு இலக்கான பிரதேசம். எங்கெங்கே தடுப்பு அணைகள் கட்ட முடியுமோ, அங்கங்கே ஏற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது. கசிவு நீர் குட்டைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இது போன்ற பாசன வசதிகளை எல்லாம் செய்து வருகிறோம்.

(ஆ) 'கோக்' கரி கிடைக்காததால், கோவை, கோவை நகரைச் சுற்றியுள்ள பவுண்டரிகளில் வேலை பாதிக்கப் பெற்றுள்ளது குறித்து.

திரு. கு. ரமணி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, "கோவை நகரத்திலும், அதன் சுற்று வட்டாரத்திலும் 300-க்கும் அதிகமான பவுண்டரிகள் 'கோக்' கரி இல்லாததால் வேலை நடக்காமல் முடங்கி சில ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை இல்லாமலும், தொழில் உற்பத்தி முடங்கியும் உள்ளதால் ஏற்பட்டுள்ள நிலைமை குறித்து" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை, மாண்புமிகு கிராமத் தொழில் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டிற்கு தேவையான கோக்கரியை (Coke) கல்கத்தா நகரில் உள்ள நிலக்கரி அனுப்பும் இயக்குநரிடமிருந்து (Director, Transportation, Coal) பெறுவதற்

[திரு. கே. இராஜா முகமது] [1979 பிப்ரவரி 24

கான ஏற்பாடுகளையும் கோக்கரியை கொண்டு வருவதற்கு வேண்டிய ரயில் சரக்குப் பெட்டிகளை (Wagon) ரயில் இயக்கம் இயக்குநரிடமிருந்து (Director, Rail Movement) பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகளையும் கவனிப்பது தமிழ்நாடு தொழில் வணிக இயக்குநரின் பொறுப்பில் உள்ளது. அவ்வாறு பெறப்படும் கோக்கரியை தொழில் வணிக இயக்குநரின் அறிவுரைப்படி சிறுதொழில் நிறுவனங்களுக்கு விநியோகம் செய்யும் பொறுப்பை தமிழ்நாடு சிறுதொழில் வளர்ச்சி நிறுவனம் (சிட்கோ) ஏற்று விநியோகம் செய்து வருகின்றது.

2. தமிழ்நாட்டில் தற்போது கோக்கரியை பயன்படுத்தும் 300 பவுண்டரிகள் (Foundries) உள்ளன. இவைகளில் பெரும்பாலானவை கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் இயங்கி வருகின்றன. அவைகளுக்கு தேவையான கோக்கரி மாதத்திற்கு 3,500 டன்களாகும். தமிழ்நாடு பெறும் கோக்கரி ஒதுக்கீட்டின் உச்சவரம்பின் அளவு குறைவாய் உள்ளதாலும், அவற்றைக் கொண்டு வருவதற்கு போதிய ரயில் சரக்குப்பெட்டிகள் கிடைக்க முடியாத நிலைமையினாலும் தமிழ்நாட்டில் குறிப்பாக கோவையில் கோக்கரி பற்றாக் குறை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

3. 1978 ஆம் ஆண்டில் தமிழகத்திலுள்ள பவுண்டரிகளின் கோக்கரி தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக சிட்கோ நிறுவனம் 2,000 டன்கள் அடங்கிய இரண்டு ரேக்குகள் பெற்று வந்தது. 1979 ஆம் ஆண்டில் இந்த கோக்கரியின் தேவைகளைப்பூர்த்தி செய்வதற்காக பங்கீட்டு அளவை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று நவம்பர் 1978 திங்களில் வேண்டுகோள் விடப்பட்டது. ஆனால் ரயில் இயக்கம் இயக்குநர் மாதம் ஒன்றுக்கு ஒரு ரேக்கு கடின கோக்கரியும் (B. P. Hard Coke Bee Hive Hard Coke) பி. ஹைவ்) கடின கோக்கரியும் அனுப்புவதற்கு சரக்குப் பெட்டிகள் வசதிகளை செய்ய அனுமதித்துள்ளார். அதிகப்படியான ஒரு ரேக்கு பி.பி. கடின கோக்கரி கேட்கும்போது ஒரு ரேக்கு கடின கோக்கரியை குறைத்துவிட்டார். முறையீடுகள் செய்ததின் பிறகு தற்போதுள்ள ஒரு காலாண்டிற்கு 6 (3 பி.பி. *3 பி ஹைவ் கடின கோக்கரி)ரேக்குகளுக்கு பதிலாக 7 ரேக்குகள் (4 பி.பி. கடின கோக்கரி *3 பி ஹைவ் கடின கோக்கரி) அனுப்புவதற்கு ரயில் இயக்கம், இயக்குநர் ஆணை பிறப்பித்துள்ளார். ஜனவரி 1979-ல் உள்ள கோட்டாவிற்காக (Quota) ஒரு ரேக்கு கோக்கரியில் பெட்டிகள் எடுத்து வரவேண்டியுள்ளது. இதற்கிடையில் கிராமத்தொழில் அமைச்சர் மைய அரசு ரயில் அமைச்சருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 3 ரேக்குகள் (3,000 டன்கள்) பி.பி. கடின கோக்கரி (B. P. Hard Coke) இரண்டு ரேக்குகள் லாயபெட் சுரங்கத்திலிருந்தும் மற்றுமொன்று துர்காபூர் சுரங்கத்திலிருந்தும் அனுப்ப வேண்டும் என்று கடிதம் எழுதியுள்ளார். போதுமான கோக்கரியை தமிழகத்திற்கு கொடுக்குமாறு மைய அரசு மின்சார அமைச்சருக்கும் கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது.

1979 பிப்ரவரி 24]

4. மைய அரசு ரயில்வே அதிகாரிகளுடன் இந்திய கோல் நிறுவனம் அதிகாரிகளுடன் தொழில்வணிகத்துறை, தமிழ்நாடு சிறு தொழில் வளர்ச்சி (சிட்கோ) அலுவலர்களும் பலமுறை கலந்து பேசினார்கள். நமக்குத் தேவையான கோக்கரியை கொண்டு வர முடியாததற்கான இரண்டு காரணங்கள் பின்வருமாறு :—

(அ) ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள ரயில் சரக்குப் பெட்டியின் உச்ச வரம்பின் அளவை திடீர் என்று அதிகப்படுத்த முடியாது.

(ஆ) பாரத் கோகிங் கோல் நிறுவனத்திடமிருந்து போது மான கோக்கரி அனுப்புவதற்கு ரயில் சரக்குப் பெட்டிகள் கிடைப்பதில்லை.

5. எனினும் இந்திய நிலக்கரி நிறுவனத்திடம் (Coal India Ltd) போதிய அளவு கோக்கரி உள்ளது என்றும் அவற்றை ரயில் மூலமாகக்கொண்டு வருவதற்குப் பதிலாக சாலை மூலமாகக் கொண்டு வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் கோக்கரி பற்றாக்குறையின் நிலைமையை சீர்படுத்தலாம் என் றும் இந்திய நிலக்கரி நிறுவனத்துடன் சிட்கோ நிறுவனம் நடத்திய பேச்சுவார்த்தைகளின் பயனாக அறிய முடிந்தது. ஆகவே, சிட்கோ நிறுவனம் சாலை மூலமாக கோக்கரியை தமிழ்நாட்டிற்கு கொண்டுவருவதற்கான தகுந்த ஏற்பாடுகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கு மாதத்திற்கு 1,000 டன்கள் கோக்கரியை சாலை மூலமாகக் கொண்டு வரு வதற்கு பாரத் கோக்கிங் கோல் நிறுவனத்தின் (B. C. C. L.) அனுமதியைப் பெற்றிருக்கிறது. மேற்குறிப்பிட்ட அளவிற்கு மேலும் தேவையான. கோக்கரியை நிலக்கரி சுரங்கங் களிலிருந்து பெறுவதற்கு சிட்கோ நிறுவனம் உத்தேசித்திருக் கிறது.

6. கோவையிலுள்ள கோக்கரி பற்றாக்குறையை நீக்கும் பொருட்டு சென்னையிலுள்ள கோக்கரி மண்டியிலிருந்து கோவைக்கு 324 டன்கள் கோக்கரி 1979 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 28 ந் தேதி அன்றிலிருந்து சாலை மூலமாகக் கொண்டு செல்லப்பட்டிருக்கிறது. கோவைக்குரிய கோக்கரி ரயில் சரக் குப் பெட்டிகள் 1979 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 9-ந் தேதி முதல் வர ஆரம்பித்திருக்கின்றன. 1979 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 17 ஆம் நாள் வரை 509 டன்கள் கோக்கரி கோவைக்கு வந்துள்ளது. 1,000 டன்கள் கோக்கரி ரயில் சரக்குப் பெட்டிகள் மூலமாக 1979 மார்ச் திங்கள் ஆரம்பத்தில் கோவை வந்தடை யும் என்று நம்பகமாகத் தெரிகிறது. மேலும் சாலை மூலமாக கொண்டு வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்துள்ள கோக்கரி இன்னும் 10 நாட்களில் வந்து சேரும்.

7. மேற்கூறிய சிட்கோ நிறுவனம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கும் நடவடிக்கைகளின் காரணமாக கோவையிலும் மற்றும் சுற்றுப் புற வட்டாரத்திலும் உள்ள கோக் (Coke) ற்றாக்குறை விரைவில் நீங்கிவிடும்.

[முற்பகல் 11-00]

திரு. கு. ரமணி : அமைச்சர் அவர்களின் நீண்ட அறிக்கையில் பல விஷயங்களைத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது. ஆயினும் இப்போது சுமார் 300 நிறுவனங்கள் நின்று போய்விட்டதால் ஒரு சில ஆயிரம் தொழிலாளிகளுக்கு வேலை இல்லாத நிலையும், உற்பத்தி முடங்கக்கூடிய நிலையும் ஏற்பட்டுள்ளது. இப்படிப்பட்ட சிக்கல்கள் நீடிக்கக் கூடாது. கோக் உற்பத்தியாகிற இடத்திலிருந்து கிடைப்பதற்கான பேச்சுவார்த்தை நடத்தி வெற்றிகரமாக முடிந்திருக்கிற நிலையில் ரயில் மூலம் கொண்டுவருவதில்தான் கஷ்டமான நிலைமை இருக்கிறது. பல வருஷங்களாக இந்த நிலைமை இருந்து வருகிறது. ஆகவே, மாற்று ஏற்பாடு என்ற முறையில் அமைச்சர் குறிப்பிட்ட சாலை வழியாக லாரிகள் மூலமாகத் தொடர்ச்சியாகக் கரி கொண்டு வர ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்ய உடனடி நடவடிக்கை எடுத்து தொழிற்சாலைகள் நிற்காமல் தொடர்ந்து செயல்பட உத்தரவாதம் அளிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்தையொட்டி நான் ஒரு சிறு விளக்கம் சொல்ல விரும்புகிறேன். நமக்குத் தேவையான 3,500 டன் கோக் கரியை ரயில்வே வாகன்கள் மூலமாக உரிய காலத்தில் கொண்டு வர சிரமம் ஏற்படுகிறது என்பது கடந்த கால அனுபவம். அதைக் கருத்தில் கொண்டு கோக் கரிகள் நிறுவனத்துடன் பேசி ஆயிரம் டன் மாதம் ஒன்றுக்கு சாலை வழியாக கொண்டு வருவது என்று பேசி அவர்களும் ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார்கள். லாரி மூலமாக இப்போது கோக் கரி வர ஆரம்பித்திருக்கிறது. மார்ச் மாதத்திற்குள் ஆயிரம் டன் கரி சாலை வழியாக வந்து சேரும். இந்த நிலைமை தொடர்ந்து நீடிக்குமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சாலை மூலம் ஆயிரம் டன்கள், மீதமுள்ளவை ரயில்வே வாகன்கள் மூலமாகப் பெற்று பவுண்டரிக்குத் தேவையான கோக் கரி தாமதம் இல்லாமல் உரிய காலத்தில் வழங்க அரசு எல்லா விதமான ஏற்பாடுகளையும் செய்திருக்கிறது.

திரு. கு. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, மறுபடியும் அந்தத் தொழில் முடங்காமல் தொடர்ந்து நடைபெறுவதற்காக கோவையிலே கோக் கரியைப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிறுவனங்கள், மிகப் பெரும்பான்மையானவை கோவையிலே தான் இருக்கின்றன. கொஞ்சம் தான் மற்ற ஜில்லாக்களிலே இருக்கின்றன. ஆகவே, கோவையிலே அந்த கரியை சில ஆயிரம் டன்களை சேமித்து வைக்கக்கூடிய ஏற்பாடு இருந்தால், அந்தக் தொழிற்சாலைகள் மூடப்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்படாது. அதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா? மேலும் சாலை மூலமாகக் கொண்டு வருவதில் நெருக்கடி ஏற்படுகிற காரணத்தினால் கப்பல் மூலமாகவும்

கொண்டுவருவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா? ஏனென்றால் அரசு கப்பல் நிறுவனம் ஒன்றை ஏற்கெனவே வைத்திருக்கிறது. அதன் மூலம் இதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, மாதமொன்றுக்கு 3,500 டன் கரிதான் நமக்குத் தேவைப்படுகிறது. அதற்கு மேல் தேவையில்லை என்ற காரணத்தாலும் இந்த 3,500 டன்களை உரிய காலத்தில் கொண்டு வருவதற்கு ரெயில்வே வாகன்கள் கிடைக்க வில்லை என்ற பிரச்சினை தானே தவிர கரி கிடைக்கவில்லை என்பது பிரச்சினை இல்லை என்ற காரணத்தாலும் சேமித்து வைப்பதன் மூலமாக சிறு தொழில் நிறுவனங்களுக்கு செலவு அதிகமாகும் என்ற காரணத்தாலும் கரி வந்தால் தான் சேமிக்க முடியும், வருவது அந்தந்த மாதத்திற்கு தேவைப்படுகிற காரணத்தால் வந்தவுடன் அந்தந்த பவுண்டரிகள் வாகன்களிலிருந்து அப்படியே எடுத்துச் சென்றுவிடுகின்ற நிலைமை இருக்கும்போது, சேமித்து வைப்பதால்' அதற்கான செலவும், சேமித்த வைப்பதற்காக ஒரு முறை இறக்கி வைத்து பிறகு தேவைப்படுகிறபோது அந்தந்த சிறு தொழில் நிறுவனங்களுக்கு ஏற்றுகிறபோது ஏற்படுகிற செலவு இப்படிப் பல செலவுகள் ஏற்படும். ஆதலால் சிறு தொழில்கள் தான் அதனால் பாதிக்கப்படும் என்ற காரணத்தாலும் சேமிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அதைக் கொண்டுவருவதற்கு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளும் அடிப்படையிலே தான் சாலையின் மூலமாகவும் இப்போது வந்து கொண்டு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

6. அறிவிப்பு.

ஆளுநர் இசைவு குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் - 1979ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்வதற்கு ஆளுநர் அவர்கள் தம்முடைய இசைவைத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

திரு. செ. சிவசாமி : தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆண்டு இதே சட்டசபையில் நான் ஒரு குறிப்பிட்ட குற்றச்சாட்டை ஆதாரம் கொடுத்து சொல்லியிருக்கிறேன். சம்பந்தப்பட்ட சிமிண்டை கொடுத்து அதை அவர்கள் அனலைஸ் பண்ணுவதாகவும் கலப்படம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று பார்த்து சொல்வதாகவும் சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரையிலே என்ன ஆயிற்று என்று தெரியவில்லை. கலப்படம் ரொம்ப அதிகமாகி விட்டது............

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: யாரிடம் கொடுத்தீர்கள்?